

令和3年広審第29号

裁 決

旅客船A陸上作業員負傷事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

本件について，当海難審判所は，理事官西村勇二出席のうえ審理し，次のおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和2年10月6日12時11分

香川県高松港

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

総 ト ン 数 9 8 1 ト ン
全 長 6 9 . 7 0 メ ー ト ル
機 関 の 種 類 デ ィ ー ゼ ル 機 関
出 力 2 , 7 4 2 キ ロ ワ ッ ト

3 事 実 の 経 過

(1) 設 備 等

Aは、令和2年5月に進水し、航行が1時間半未満の場合の最大搭載人員が旅客400人及び船員12人で、上から順に、羅針儀、航海船橋、遊歩、船側及び乗用車43台を搭載できる車両の各甲板を設け、バウスラストを備えた2機2軸2舵の全通一層甲板型旅客船兼自動車渡船で、片道の所要時間が1時間10分の高松港、香川県内海港間を1日5往復する定期航路に同年10月6日から就航していた。

操舵室は、航海船橋甲板前部に区画され、同室中央部には、操舵及び機関操縦の各装置、スナップスイッチ式の船橋マイク等を組み込んだコンソールを装備し、同コンソール上部にGPSプロッター、レーダー2台、客室・車両甲板監視装置（以下「船内モニター」という。）及び船尾船側甲板・岸壁監視装置（以下「船外モニター」という。）を設置していた。

船側甲板は、船首尾両舷計4箇所設けられ、いずれも電動油圧式の揚錨機1台及び係船機2台を船首側両舷に、係船機2台を船尾側両舷に備え、岸壁に係船する際に各係船機のドラムに巻いた直径50ミリメートル長さ約80メートルの合成繊維製係留索が繰り出されるようになっていた。

(2) 高松港の状況等

高松港は、阪神港及び香川県小豆島ほか近隣諸港を結ぶ定期航路

に就航の旅客船等が発着する東西及び南の三方を陸で囲まれた港で、港口を示す高松港玉藻防波堤灯台（以下「玉藻防波堤灯台」という。）が玉藻地区玉藻防波堤の北東端に設置されており、同灯台南方には、陸岸から北東方に延びる長さ約150メートルの玉藻地区マイナス7.5メートル岸壁（以下「玉藻岸壁」という。）が築造され、同岸壁西面にAが着岸していた。

(3) 関係人の経歴等

ア a 1 受審人

a 1 受審人は、平成3年（途中略）9月A社所有の旅客船に甲板員として乗り組み、甲板手、一等航海士を経て同20年から船長職を執るようになり、高松港及び内海港での出入港操船に当たっていた。

そして、a 1 受審人は、一等航海士として船尾配置に就いた際、乗り遅れた旅客がある旨を甲板マイクで船長に報告し、同旅客を船尾ランプウェイから乗船させ、その後、陸上作業員に船尾係留索の解纜^{らん}を指示した経験が数回あった。

イ a 2 受審人

a 2 受審人は、平成24年頃（途中略）A社所有の旅客船に乗り組み、令和元年10月頃から一等航海士職を執るようになり、高松港及び内海港における出入港作業に当たるほか、船内作業指揮者を兼務していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、右舷船首及び同舷船尾から各1本の係留索を繰り出して玉藻岸壁に出船右舷着けで係止し、a 1、a 2 両受審人ほか9人が乗り組み、旅客19人を乗せ、車両11台を搭載して喫水が船首3.0メートル船尾3.8メートルとなり、令和2年10月6日12時08

分昇橋した a 1 受審人が、GPSプロッター及びレーダー 1 台を作動させ、船内モニターに車両甲板を、船外モニターに右舷船尾船側甲板及び岸壁付近を映し出し、船側甲板の右舷船首尾に乗組員が配置されて離岸に備えた。

a 1 受審人は、就航初日となる 6 日の第一便から改正された運航時刻表が適用されていたので、5 分早くなった出港時刻を気にしながら操舵装置後方に立ち、12 時 10 分定刻となり、乗組員に出港する旨を船橋マイクで令したところ、a 2 受審人から旅客 1 人が乗り遅れていると報告を受け、遅延を最小限にとどめるつもりで、船首係留索だけ解纜して旅客を乗船させるよう指示し、旅客の乗船を待った。

a 1 受審人は、a 2 受審人から乗船が完了し、船尾ランプウェイを閉鎖する旨の報告を受け、12 時 10 分半僅か過ぎ乗り遅れた旅客 1 人が車両甲板を歩く様子を船内モニターで認めたので、離岸できる態勢になったものと思い、岸壁付近を目視するなど、係留索の確認を十分に行わなかったため、船尾係留索を解纜していないことも、陸上作業員 1 人（以下「陸上作業員」という。）が係船柱付近で待機していたことにも気付かず、船体が玉藻岸壁から平行に離れるよう船首方向を目視しながら左舷機を極微速力前進にかけ、舵及びバウスタスタを併用して離岸を開始した。

陸上作業員は、一般旅客定期航路事業を営む会社に採用されて以降、長年高松港で係留索の係止及び解纜の各作業に当たっていたが、これまで係留索に過大な張力がかかるなどの危険な状況に遭遇したことがなかったため、船尾係留索の延長線や係船柱から離れるなど、安全な位置で待機することなく、係船柱付近に立って同索が緩むのを待った。

a 2 受審人は、左舷機が極微速力前進にかかったとき、甲板マイクで船尾係留索が解纜されていないことを報告したものの、a 1 受審人から応答がないまま同索が次第に緊張するのを認めたが、陸上作業員が安全な位置で待機するものと思い、携帯する笛を吹いて危険を知らせるなど、同作業員に対し、直ちに安全な位置に退避するよう指示しなかった。

こうして、a 1 受審人は、12時11分僅か前玉藻防波堤灯台から200度（真方位、以下同じ。）780メートルの地点（以下、船位については船橋の位置をいう。）で、両舷機を極微速力前進にかけ、一方、a 2 受審人は、船尾係留索を繰り出して緩ませようとしたものの、効なく、危険を感じて係船機を離れ、12時11分同灯台から200.5度775メートルの地点で、Aが041度に向首し、1.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）になったとき、玉藻防波堤灯台から201度860メートルの玉藻岸壁において、破断した船尾係留索が陸上作業員を打ち付けた。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

その結果、陸上作業員が肝動脈損傷、頭部裂創等を負った。

a 1 受審人は、昇橋した甲板員から陸上作業員が負傷した事態及び甲板マイクからの通話が不通であるとの報告を受け、船橋マイクのスナップスイッチを入れたままであったことに気付いた。

（原因及び受審人の行為）

本件陸上作業員負傷は、高松港玉藻岸壁から離岸する際、係留索の確認が不十分で、船尾係留索を解纜しないまま前進し、緊張して破断した同索が陸上作業員を打ち付けたことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、高松港玉藻岸壁から離岸する際、係留索の確認を十分に行わなかったことと、一等航海士が、船尾係留索が次第に緊張するのを認めた際、陸上作業員に対し、直ちに安全な位置に退避するよう指示しなかったことによるものである。

陸上作業員が、船尾係留索の解纜作業に当たる際、安全な位置で待機しなかったことは、本件発生の原因となる。

a 1 受審人は、高松港玉藻岸壁から離岸する場合、機関を前進にかけても支障のない態勢であることを把握できるよう、岸壁付近を目視するなど、係留索の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、乗り遅れた旅客 1 人が車両甲板を歩く様子を船内モニターで認めたので、離岸できる態勢になったものと思い、係留索の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、船尾係留索を解纜していないことも、陸上作業員が係船柱付近で待機していたことにも気付かないまま機関を前進にかけ、緊張して破断した同索が同作業員を打ち付けて負傷させる事態を招くに至った。

以上の a 1 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 2 号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

a 2 受審人は、高松港玉藻岸壁から離岸するに当たり、船尾係留索が次第に緊張するのを認めた場合、携帯する笛を吹いて危険を知らせるなど、陸上作業員に対し、直ちに安全な位置に退避するよう指示すべき注意義務があった。しかし、同受審人は、陸上作業員が安全な位置で待機するものと思い、同作業員に対し、直ちに安全な位置に退避するよう指示しなかった職務上の過失により、緊張して破断した船尾係留索が陸上作業員を打ち付けて負傷させる事態を招くに至った。

以上の a 2 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、

同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年3月16日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 永 木 俊 文

審判官 濱 田 真 人

審判官 岸 尾 光 一